



Relazione di armonizzazione

Comune di Prato

Comune di	Prato
Regione	Toscana
Popolazione	193.325
Superficie	94,35

The content of this presentation reflects only the author's view and the Executive Agency for Small and Medium-sized Enterprises (EASME) is not responsible for any use that may be made of the information it contains.

SIMPLA has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No 695955



Introduzione

Il Comune di Prato presenta la propria candidatura a beneficiare delle attività del progetto SIMPLA nel maggio 2017, nominando come propri rappresentanti la geometra Gerarda Del Reno, P.O. Mobilità ed Urbanizzazione primaria, e l'ing. Giovanni Nerini PO Politiche Energetiche.

Sul versante energia, il Comune di Prato aderisce al Patto dei Sindaci ed approva con Delibera di Consiglio Comunale n. 97 di data 10/12/2015 il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile, inviato all'Ufficio del Patto dei Sindaci in data 07/01/2016, fissando come riduzione di CO2 al 2020 un valore pari al 24,15% in meno rispetto alle emissioni registrate nell'anno 2009 (anno base).

All'inizio della fase di formazione nel giugno 2017, quindi, Prato ha un PAES del 2016 il cui primo monitoraggio è dovuto nel 2018.

Sul versante mobilità, il Comune di Prato ha un PUMS (2015 – 2025) adottato dal Consiglio Comunale in data 24/11/2016 con Delibera di CC. n. 83. In data 01/06/2017 il PUMS viene definitivamente approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 51.

Fase 1: Avvio

1.1 Impegno politico

Il Comune di Prato aderisce alla seconda fase (coaching) delle attività previste dal progetto SIMPLA con Delibera di Giunta n. 460 di data 19/12/2017. Lo stesso atto individua i membri essenziali della squadra, nominando capo progetto l'ing. Rossano Rocchi, Dirigente del Servizio Mobilità ed Infrastrutture, e membri la geometra Gerarda Del Reno, P.O. Mobilità ed Urbanizzazione primaria, e l'ing. Giovanni Nerini P.O. Politiche Energetiche, rimandando ad atti successivi la nomina di ulteriori componenti.

1.2 La squadra

La Delibera di Giunta n. 384 di data 23/10/2018 prende atto degli sviluppi intercorsi in corso d'opera e definisce i componenti definitivi della squadra di armonizzazione, aggiungendo al capo progetto l'ing. Rossano Rocchi, Dirigente del Servizio Mobilità ed Infrastrutture, alla geometra Gerarda Del Reno, P.O. Mobilità ed Urbanizzazione primaria, e all'ing. Giovanni Nerini P.O. Politiche Energetiche, il dottor Davide Puccianti, referente per il PUMS e l'ing. Marco Risaliti, referente per il PAES.

Fase 2: Pianificazione

2.1 Valutazione iniziale

Insieme ai tecnici del Comune di Prato è stata predisposta una collezione di norme e strumenti pianificatori sul versante ambiente/energia e sul versante mobilità che fornisce un quadro d'insieme di riferimento completo ed esaustivo, utile come strumento da consultare nel corso dei lavori di armonizzazione e in fase di stesura e/o aggiornamento degli strumenti di piano comunali.

Normativa:

Riferimenti Nazionali e Europei:

L. 10/91 "Norme per l'attuazione del Piano Energetico Nazionale in materia di uso razionale dell'energia, di risparmio energetico e di sviluppo delle fonti rinnovabili di energia";

D.P.R. 412/93 "Regolamento recante norme per la progettazione, l'installazione, l'esercizio e la manutenzione degli impianti termici degli edifici ai fini del contenimento dei consumi di energia, in attuazione dell'articolo 4/IV della Legge 9 gennaio 1991, n. 10";

Legge 24/11/2000, n. 340 art. 22 (istituzione dei Piani Urbani di Mobilità PUM);

L.120/2002 ratifica del Protocollo di Kyoto: reca anche una serie di disposizioni finalizzate al raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra;

D.lgs. 192/2005 "Attuazione della direttiva 2002/91/CE relativa al rendimento energetico nell'edilizia" e s.m.i.;

D.lgs. 216/2006 e s.m.i.: recepimento nell'ordinamento nazionale sia della direttiva 2003/87/CE relativa al sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità - denominato Emission Trading System (ETS), sia della direttiva 2004/101 (cd. direttiva linking), ed inoltre si è provveduto ad inglobare nel testo, al fine di predisporre un quadro normativo unitario, le disposizioni dettate dal decreto-legge 273/2004 (convertito dalla legge 316/2004), emanato per consentire, nelle more del recepimento della direttiva 2003/87/CE, l'avvio a partire già dal 2005 del sistema previsto dalla direttiva stessa.

Legge 24/12/2007, n. 244, art. 1, comma 300, che istituisce l'Osservatorio Nazionale per le politiche del Trasporto Pubblico Locale;

D.M. 11 aprile 2008 "Piano d'Azione per la sostenibilità dei consumi nel settore della Pubblica Amministrazione (PAN GPP) 2008" (CAM);

D.L. 112/2008 "disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria" (introduce la Strategia Energetica Nazionale – SEN);

D.lgs. 115/2008 "Attuazione della direttiva 2006/32/CE relativa all'efficienza degli usi finali dell'energia e i servizi energetici e abrogazione della direttiva 93/76/CEE". Il decreto introduce in Allegato III la definizione del "soggetto certificatore" valida a livello nazionale e l'obbligo di validazione dei software commerciali.

D.M. 26/06/2009 "Linee Guida Nazionali per la certificazione energetica degli edifici" e s.m.i.;

In attuazione della direttiva 2009/28/CE del "pacchetto clima-energia", che fissa per l'Italia la quota complessiva al 2020 di energie rinnovabile non inferiore al 17%, è stato adottato il Piano di Azione Nazionale (PAN); Per il raggiungimento di tale obiettivo è stato emanato il decreto di attuazione D.lgs. 28/2011 che prevede:

- alla razionalizzazione e all'adeguamento dei sistemi di incentivazione della produzione di energia da fonti rinnovabili (energia elettrica, energia termica, biocarburanti) e di incremento dell'efficienza energetica, così da ridurre i relativi oneri in bolletta a carico dei consumatori;

- alla necessaria semplificazione delle procedure autorizzative;
- allo sviluppo delle reti energetiche necessarie per il pieno sfruttamento delle fonti rinnovabili.

Il provvedimento individua, inoltre, modalità relative alla diffusione delle informazioni e al monitoraggio del progressivo raggiungimento degli obiettivi.

ENEA e Ministero dello Sviluppo Economico hanno inoltre predisposto il nuovo Piano d'Azione per l'Efficienza Energetica che contiene una serie di misure e obiettivi per ridurre i consumi energetici del 20% entro il 2020.

D.lgs. 31 marzo 2011, n. 55 volto al recepimento della direttiva 2009/30/CE: aggiornamento delle specifiche dei combustibili utilizzati nei trasporti (carburanti), fissate ai fini della riduzione delle emissioni inquinanti;

Libro Bianco 2011 - Tabella di marcia verso lo spazio unico europeo dei trasporti per una politica competitiva e sostenibile (COM(2011) 144), il quale tra le iniziative riferite alla mobilità urbana specifica il ruolo strategico assegnato ai PUMS;

D.P.R. 74/2013 "Regolamento recante definizione dei criteri generali in materia di esercizio, conduzione, controllo, manutenzione degli impianti termici per la climatizzazione invernale ed estiva degli edifici e per la preparazione dell'acqua calda per usi igienici sanitari, a norma dell'articolo 4, comma 1, lettere a) e c), del D.lgs. 192/2005";

D.P.R. 75/2013 "Regolamento recante disciplina dei criteri di accreditamento per assicurare la qualificazione e l'indipendenza degli esperti e degli organismi a cui affidare la certificazione energetica degli edifici, a norma dell'articolo 4, comma 1, lettera c), del D.lgs. 192/05"

L. 90/2013 "Conversione, con modificazioni, del decreto-legge 4 giugno 2013, n. 63 Disposizioni urgenti per il recepimento della Direttiva 2010/31/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 maggio 2010, sulla prestazione energetica nell'edilizia per la definizione delle procedure d'infrazione avviate dalla Commissione europea, nonché altre disposizioni in materia di coesione sociale";

Documento "Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan" - "Sviluppare ed Attuare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile", approvato nel 2014 dalla Direzione generale per la mobilità e i trasporti della Commissione europea.

D.Lgs. 102/2014 "Attuazione della direttiva 2012/27/UE sull'efficienza energetica, che modifica le direttive 2009/125/CE e 2010/30/UE e abroga le direttive 2004/8/CE e 2006/32/CE" e s.m.i.;

Circolare 18 Dicembre 2014 del Ministero dello Sviluppo Economico: "Nomina del responsabile per la conservazione e l'uso razionale dell'energia di cui all'art. 19 della legge 9 gennaio 1991 n. 10 e all'articolo 7 comma 1, lettera e) del decreto ministeriale 28 dicembre 2012";

Decreto interministeriale 26 giugno 2015 "Applicazione delle metodologie di calcolo delle prestazioni energetiche e definizione delle prescrizioni e dei requisiti minimi degli edifici";

Decreto interministeriale 26 giugno 2015 - Schemi e modalità di riferimento per la compilazione della relazione tecnica di progetto ai fini dell'applicazione delle prescrizioni e dei requisiti minimi di prestazione energetica negli edifici;

D.M. 24 dicembre 2015 “Adozione dei criteri ambientali minimi per l'affidamento di servizi di progettazione e lavori per la nuova costruzione, ristrutturazione e manutenzione di edifici per la gestione dei cantieri della pubblica amministrazione e criteri ambientali minimi per le forniture di ausili per l'incontinenza”;

L. 28 dicembre 2015 n.221 “Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali” (istituisce l'obbligo di utilizzare i CAM per i Servizi energetici per gli edifici, le Attrezzature elettriche ed elettroniche d'ufficio, le lampade HID e sistemi LED, corpi illuminanti ed impianti di illuminazione pubblica. Prevede inoltre l'applicazione dei CAM per almeno il 50% del valore delle forniture, dei lavori o servizi oggetto delle gare d'appalto per le categorie "Carta per copia e carta grafica", "Ristorazione collettiva e derrate alimentari", " Affidamento del Servizio di pulizia e per la fornitura di prodotti per l'igiene", "Prodotti tessili" e "Arredi per ufficio");

Conto termico 2.0, DM 16 febbraio 2016 "Aggiornamento della disciplina per l'incentivazione di interventi di piccole dimensioni per l'incremento dell'efficienza energetica e per la produzione di energia termica da fonti rinnovabili";

D.M. del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 27/05/2016, n. 194, con cui è stato costituito un gruppo di lavoro per definire in linea tecnico-amministrativa criteri uniformi a livello nazionale per la predisposizione e l'applicazione dei Piani Urbani di Mobilità Sostenibile;

D. Lgs. 16/12/2016, n. 257, il cui art. 3, comma 7, lett. c) prevede che con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, previo parere della Conferenza Unificata, siano adottate linee guida per la redazione di Piani Urbani della Mobilità Sostenibile – Recepimento della Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.

Decreto interministeriale 11 gennaio 2017, “Determinazione degli obiettivi quantitativi nazionali di risparmio energetico che devono essere perseguiti dalle imprese di distribuzione dell'energia elettrica e il gas per gli anni dal 2017 al 2020 e per l'approvazione delle nuove Linee Guida per la preparazione, l'esecuzione e la valutazione dei progetti di efficienza energetica”;

Decreto del Ministero delle Infrastrutture e trasporti del 4 agosto 2017, pubblicato nella Gazzetta ufficiale del 5 ottobre 2017, definisce le **linee guida per la redazione dei piani urbani mobilità sostenibile** (di seguito Pums), ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257”, con il quale sono state stabilite le linee guida per la redazione di Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS) su tutto il territorio nazionale.

D.M. n. 186 del 7 novembre 2017 del Ministero dell’Ambiente, “Regolamento recante la disciplina dei requisiti, delle procedure e delle competenze per il rilascio di una certificazione dei generatori di calore alimentati a biomasse combustibili solide”;

D.M. 11 dicembre 2017, SEN (Strategia Energetica Nazionale);

D.M. dello Sviluppo Economico 2 marzo 2018, "Promozione dell'uso del biometano e degli altri biocarburanti avanzati nel settore dei trasporti";

D.M. Ambiente 29 marzo 2018, "Riconoscimento agli impianti geotermici dei premi e delle tariffe premio";

Direttiva 2018/844/UE, che modifica la Direttiva 2010/31/UE;

Normativa Regionale:

L.R.T. 18 maggio 1998, n. 25 e s.m.i. “Norme per la gestione dei rifiuti e la bonifica dei siti inquinati”;

L.R.T. 1 dicembre 1998, n. 89 e s.m.i. “Norme in materia di inquinamento acustico”;

L.R.T. 13 agosto 1998, n. 63 e s.m.i. “Norme in materia di zone a rischio di episodi di inquinamento atmosferico e modifiche alla LR 5 maggio 1994, n. 33”;

Legge regionale n. 39/2005 "Disposizioni in materia di energia";

D.P.G.R. n. 61/R del 16.08.2016 – regolamento di attuazione della L.R. 28 dicembre 2015 n.80 “Norme in materia di difesa del suolo, tutela delle risorse idriche e tutela della costa e degli abitati costieri”; introduce la possibilità di reimmettere in falda la risorsa idrica prelevata per dagli impianti geotermici;

LRT 10 novembre 2014, n. 65 “Norme per il governo del territorio”;

Legge regionale 12 febbraio 2010, n. 10 e s.m.i. - “Norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), di valutazione di impatto ambientale (VIA), di autorizzazione integrata ambientale (AIA) e di autorizzazione unica ambientale (AUA)”;

Pianificazione – Programmazione Regionale

PIT: Piano di indirizzo Territoriale della Regione Toscana con valenza di Piano paesaggistico

Il PIT costituisce il fondamento della attività pianificatoria degli enti locali i cui atti di programmazione e di governo del territorio debbono conformarsi. In particolare, per quanto di interesse specifico l'elaborato 18 attiene al territorio della Maremma Grossetana che include anche il comune di Grosseto. Il Piano, attraverso una lettura “strutturale” del territorio, ne individua le “invarianti” che costituiscono i beni comuni irrinunciabili, la cui persistenza, nel tempo, deve essere tutelata, permettendo esclusivamente interventi che non ne alterino le caratteristiche, a salvaguardia della loro conservazione e fruibilità anche per le generazioni future.

PAER: Piano Ambientale ed Energetico – DCRT n. 10 del 11/02/2015 (BURT 10 del 6 marzo 2015)

Strumento per la programmazione ambientale ed energetica che si prefigge i seguenti obiettivi:

- a) Contrasto ai cambiamenti climatici e promuovere l'efficienza energetica e le energie rinnovabili;
- b) Tutela e valorizzare le risorse territoriali, la natura e la biodiversità;
- c) Promozione della integrazione tra ambiente, salute e qualità della vita;
- d) Promozione di un uso sostenibile delle risorse naturali.

PRQA: Piano Regionale per la qualità dell'aria (attualmente in itinere procedura di VAS)

DCRT n. 72 del 18 luglio 2018 – Adozione del PRQA

Atto di governo del territorio che muove dal Programma Regionale di sviluppo 2016-2020, in coerenza con il PAER. L'obiettivo verso il quale si tende, è la riduzione di tutte le emissioni in atmosfera in correlazione ai superamenti rilevati attraverso interventi finalizzati alla riduzione

delle emissioni di materiale particolato fine PM 10 (componente primaria e precursori) e di ossidi di azoto, che costituiscono elementi di parziale criticità per il raggiungimento degli obiettivi di qualità dell'aria imposti dall'Unione Europea con la Direttiva 2008/50/CE e dal D.Lgs. 155/2010. L'obiettivo del Piano si concretizza attraverso l'adozione delle misure necessarie finalizzate a garantire il mantenimento della qualità dell'aria, laddove è buona, migliorandola negli altri casi.

Il PRQA costituisce quadro conoscitivo in materia di emissioni di sostanze climalteranti e, in accordo con il PAER, si prefigge di mitigare gli effetti negativi riducendo l'immissione di sostanze inquinanti nell'aria.

Il raggiungimento dell'obiettivo di Piano presuppone una elevata integrazione con la pianificazione in materia di energia, nel settore dei trasporti, delle attività produttive, agricole e complessivamente con la pianificazione territoriale.

PRB: Piano regionale di gestione dei rifiuti e bonifica dei siti inquinati (PRB)

DCRT 18 novembre 2014, n. 94

Aggiornamento DCRT 26 luglio 2017, n. 55

Strumento di programmazione unitaria attraverso il quale la Regione definisce in maniera integrata le politiche in materia di prevenzione, riciclo, recupero e smaltimento dei rifiuti (obiettivo end of waste), nonché di gestione dei siti inquinati da bonificare. In ordine a quest'ultimo aspetto si segnala la banca dati Sira/SISBON, istituita ex DGRT 15 marzo 2010, n. 301: "L.R. 25/1998 - Art. 5 - Comma 1 (Lett. E bis) - Linee guida e indirizzi operativi in materia di bonifica di siti inquinati", attraverso la quale sono stati censiti e georeferenziati tutti i siti contaminati ricadenti all'interno del territorio regionale, permettendo l'aggiornamento sia della parte procedimentale che cartografica.

PRIIM Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità – Approvato con Deliberazione 12 febbraio 2014, n. 18: Piano regionale integrato infrastrutture e mobilità (PRIIM)

Normativa Comunale:

Piano Strutturale - adottato dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 40 del 31 maggio 2012 e s.m.i;

Regolamento Urbanistico - approvato dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 70 del 3 maggio 2001;

Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES) – approvato dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 97 del 10/12/2015;

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) - approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 51 del 01/06/2017

D.G.C. n. 460 del 19/12/2017, adesione del Comune di Prato al progetto SIMPLA, armonizzazione dei due strumenti di pianificazione della mobilità e dell'energia (PUMS e PAES);

Piano Operativo – adottato dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 71 del 17 settembre 2018;

Piano Energetico Comunale - adottato dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 107 del 25 novembre 2016;

Regolamento Edilizio - Approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 13 del 27.02.2014 e s.m.i;

Regolamento per la gestione dei rifiuti urbani e assimilati, per la raccolta differenziata dei rifiuti e di altri servizi di igiene ambientale - Approvato con Delibera Consiglio Comunale n. 33 del 19.05.2016;

Regolamento del verde pubblico e privato - Approvato con Delibera Consiglio Comunale n. 123 del 21 luglio 2005;

2.2 Coinvolgimento partner e stakeholder

Il Comune di Prato ha realizzato un coinvolgimento intenso e ben strutturato dei portatori di interesse, in cui i temi trasversali legati allo sviluppo ed all'implementazione del PAES e del PUMS hanno trovato un'ampia trattazione. Si riportano di seguito le principali occasioni di coinvolgimento ed i soggetti di volta in volta interessati. L'amministrazione considera l'organizzazione di un momento dedicato di comunicazione per trasmettere le risultanze del processo di armonizzazione.

Nel corso dell'anno 2018, all'interno del Programma di formazione per i docenti delle scuole secondarie di primo e secondo grado del comune di Prato, avviato nell'ambito del progetto di comunicazione sul PAES e rivolto agli studenti delle scuole primarie e secondarie, sono avvenuti i seguenti incontri aperti agli operatori scolastici:

28/02/2018: modulo 1 - La componente energetica nel contesto internazionale e nazionale;

14/03/2018: Modulo 2 - Il PAES del Comune di Prato, efficienza energetica degli edifici e contributo delle fonti energetiche rinnovabili;

24/09/2018: Modulo 3 - Sviluppo di percorsi didattici sul tema energia;

A seguito dell'adozione del nuovo Piano Operativo del Comune di Prato, predisposto in una visione armonizzata ed integrata con il PAES ed il PUMS, in data **26/09/2018** si è svolta un'assemblea pubblica di presentazione del Piano in cui il Sindaco e la Giunta hanno presentato il lavoro dell'Ufficio di Piano. In seguito si è svolto un ciclo di incontri (1/10/2018, 5/10/2018, 8/10/2018 e 15/10/2018) dedicato ai professionisti sulle regole ed i contenuti del Piano.

Nell'ambito della redazione del PUMS e dell'attuazione delle attività previste sono stati attivati 2 percorsi partecipativi denominati "MIP Moviamoci insieme Prato" l'altro Follow-up PUMS, che comprendevano compreso laboratori e incontri con il coinvolgimento dei cittadini, delle scuole e dei portatori d'interesse.

Di seguito l'elenco delle attività più importanti svolte durante il processo partecipativo

Percorso MIP

Attività	Data
Attività di comunicazione, sensibilizzazione e informazione	Mese di ottobre 2015

Conferenza stampa avvio del progetto	15 ottobre 2015
Camminata di quartiere a Cafaggio	17 ottobre 2015
Camminata di quartiere a Narnali	17 ottobre 2015
Camminata di quartiere a Coiano	24 ottobre 2015
Camminata di quartiere a Iolo	24 ottobre 2015
Laboratorio con scuole primarie Guasti e San Niccolò	dicembre 2015- gennaio 2016
Laboratorio con Liceo Copernico	gennaio 2016
Incontro di restituzione a Cafaggio	9 febbraio 2016

follow-up

Attività	Data
1° Laboratorio per la riqualificazione di Via Montalese	Misericordia -Chiesa Nuova 2 marzo 2017
2° Laboratorio per la riqualificazione di Via Montalese - Restituzione	Circolo Favini 15 marzo 2017
Laboratorio di co-progettazione dei Giardini di Grignano	Circolo Arci Cherubini 4 Novembre 2017
1° Laboratorio per la riqualificazione di Via Firenze	Circolo I Risorti 22 novembre 2018
2° Laboratorio per la riqualificazione di Via Firenze - Restituzione	Circolo Costa Azzurra 27 febbraio 2018
Laboratorio per la riqualificazione di Via Ferrucci	Urban Center 08/02/2018
Laboratorio per la riqualificazione di Viale della Repubblica	Circoscrizione Est 28 maggio 2018
1° Riunione preliminare (sopralluogo) con le associazioni di categoria per la riqualificazione del Giardino della Passerella	18 aprile 2018 Giardino della Passerella
2° Laboratorio per la riqualificazione del Giardino della Passerella	Circoscrizione Est 7 Maggio 2018
1° Laboratorio per la riqualificazione di Viale Montegrappa e Viale Vittorio Veneto	Urban Center 12-10-2018
2° Laboratorio per la riqualificazione di Viale Montegrappa e Viale Vittorio Veneto – Camminata	Viale Montegrappa 16-11-2018
3° Laboratorio per la riqualificazione di Viale Montegrappa e Viale Vittorio Veneto	Urban Center 20-11-2018

2.3 Piano di lavoro

Il metodo di organizzazione dei lavori per le amministrazioni italiane segue i passi previsti dalle linee guida ed in particolare le cinque fasi descritte dal 'Rapporto di armonizzazione' e dal 'Questionario di autovalutazione', garantendone un'adeguata personalizzazione sulla base delle specifiche condizioni di partenza e, al contempo, un costante scambio di informazioni e risultati ottenuti a livello nazionale tra tutte le città aderenti e a livello regionale tra i membri dei quattro raggruppamenti. Il Comune di Prato fa parte del raggruppamento 'Regione Toscana'.

La prima riunione del raggruppamento 'Regione Toscana' si tiene a Firenze in data 31/01/2018 (si veda foglio presenze allegato). Partecipano decisori politici ed esperti tecnici del Comune di Livorno e Prato (Grosseto parteciperà, invece, ad una serie di riunioni dedicate). La riunione, che completa i lavori preparatori seguiti al corso di formazione, è l'occasione per descrivere i dettagli della metodologia di intervento, fare il punto sugli sviluppi intercorsi e pianificare i passi successivi. Insieme al Comune di Prato si è deciso di lavorare sui seguenti documenti:

- Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES), approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 97 del 10/12/2015
- Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 51 del 01/06/2017

I successivi contatti avvengono per email o telefono. La riunione in presenza di Prato del 26/09/2018 (si veda foglio presenze allegato) è l'occasione per fare il punto e rilanciare le attività. Nei mesi di dicembre 2018 e di gennaio 2019, sono state effettuate riunioni telefoniche con il Comune di Prato al fine di condividere il processo di comparazione delle strategie, dei dati e delle azioni dei piani in oggetto. Di seguito l'elenco delle date, i temi trattati e le principali conclusioni. Si rimanda ai verbali delle riunioni in allegato per ulteriori informazioni di dettaglio.

- 4/12/2018 – piano di lavoro, data-set, prima analisi delle azioni in relazione ai tempi di attuazione;
- 11/12/2018 – analisi delle azioni e delle strategie;
- 18/12/2018 – analisi delle azioni.

Si sono rilevate criticità riguardanti l'arco temporale per la realizzazione delle azioni, in quanto lo scenario futuro del PAES è al 2020 con anno di riferimento 2009, mentre il PUMS ha come scenario di riferimento il 2016, e scenari di progetto, fino al 2030. Si è deciso, pertanto, di poter armonizzare i piani tenendo conto soprattutto delle azioni di breve e medio periodo.

Il punto di maggior incontro tra i due piani è costituito dagli obiettivi di riduzione degli inquinanti e dalla diffusione di una nuova cultura della mobilità sostenibile.

Fase 3: Attuazione

3.1 Armonizzazione della visione

"il Comune di Prato ha intrapreso ed intende proseguire un percorso di revisione, di aggiornamento e di integrazione dei propri strumenti di programmazione, a partire dall'armonizzazione del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS) e del Piano d'Azione dell'Energia Sostenibile (PAES), all'interno di una visione strategica nella quale mobilità, ambiente, assetto del territorio siano legati da una virtuosa mutua influenza, presupposto irrinunciabile per scelte operative ed azioni concrete improntate alla sostenibilità ambientale, economica, sociale e finalizzate al miglioramento della qualità della vita dei cittadini ed a nuove opportunità di sviluppo per le imprese"

3.2 Condivisione dei dati

Il processo di armonizzazione per il Comune di Prato è stato condotto prendendo in esame i seguenti documenti:

- PAES (2016) e successivi monitoraggi e aggiornamenti;
- PUMS (2017);
- Tutti gli atti formali dell'Amministrazione relativi alla summenzionata documentazione ed al processo di armonizzazione coordinato dal progetto SIMPLA.

In una prima fase, i dati contenuti nel PAES e nel PUMS sono stati condivisi attraverso l'utilizzo di un ambiente di archiviazione (cartella) accessibile esclusivamente dai soggetti del gruppo di lavoro dell'armonizzazione di piani. I dati sono stati archiviati sia in forma tabellare con lettura immediata, oppure rimandando all'apposito link specifico per l'accesso diretto, dove, i dati, possono essere visionabili e scaricabili. Poiché l'aggiornamento dei dati avviene annualmente, o con periodicità inferiore se necessario, la responsabilità dell'aggiornamento è delegata ai relativi Responsabile Unico del Procedimento del PAES e del PUMS.

Il sistema di condivisione dati è basato su una serie di cartelle condivise sul server comunale, organizzate secondo le seguenti categorie e sotto-categorie:

- Dati generali (dati demografici, volumi edificati, densità abitativa, imprese e dinamiche occupazionali, tasso di occupazione, superficie comunale, etc.)
- Dati sulla mobilità privata (parco veicolare, spostamenti sistematici, ripartizione modale, etc.)
- Dati su trasporto pubblico (consistenza flotte, classificazione veicoli, passeggeri trasportati, etc.)
- Dati relativi alla mobilità sostenibile (numero colonnine di ricarica elettrica, quantità biocombustibili venduta, lunghezza piste ciclabili, estensione zone 30, etc.)

È in corso lo studio di una possibile integrazione delle basi di dati così raccolte ed elaborate all'interno del SIT (Sistema Informativo Territoriale) gestito dall'Amministrazione. Nel medio periodo si potranno vedere i risultati del processo in termini di produzione di una banca dati condivisa e costantemente aggiornata, funzionale all'elaborazione ed al monitoraggio dei piani strategici comunali ed alla formulazione delle politiche e delle scelte operative per la comunità pratese.

Attraverso aree specifiche del sito web del Comune di Prato sono rese pubbliche le versioni approvate e in vigore del PAES e del PUMS. I Piani saranno aggiornati al termine del processo di armonizzazione e allo stesso modo saranno resi pubblici i successivi rapporti di monitoraggio. L'analisi finale dei dati utilizzati per la redazione dei Piani, sarà pertanto anche nella disponibilità pubblica.

3.3 Basi di dati e metodi di raccolta di dati comuni per IBE/IME e analisi di contesto

I dati sono stati raggruppati nelle seguenti categorie:

- Dati generali (dati demografici, volumi edificati, densità abitativa, imprese e dinamiche occupazionali, tasso di occupazione, superficie comunale, ecc...)

- Dati sulla mobilità privata (parco veicolare, spostamenti sistematici, ripartizione modale, ecc...)
- Dati sul trasporto pubblico (consistenza flotte, classificazione veicoli, passeggeri trasportati, ecc...)
- Consumi e emissioni
- Dati relativi alla mobilità sostenibile (numero colonnine di ricarica elettrica, quantità biocombustibili venduta, lunghezza piste ciclabili, estensione zone 30, ecc...)
- Dati generali non compresi nelle precedenti categorie di interesse per l'amministrazione beneficiaria anche per motivi non strettamente legati all'armonizzazione, come ad esempio monitoraggi futuri, aggiunta di nuove azioni, passaggio al PAESC, ecc...

Le voci riportate in tabella sono circa 350, per ognuna sono stati riportati i seguenti dati: Valore, Anno di riferimento, Pagina, Sotto documento contenente il dato (solo per il PUMS), Fonte del dato, Eventuali Note. Nei pochi casi in cui non è stato possibile riportare il dato per intero nel campo "Valore", perché espresso in forma complessa, è presente un rimando al piano.

I dati del PAES

L'anno di riferimento è il 2009, anno per il quale è stato possibile ottenere i dati più aggiornati riguardanti le varie tematiche oggetto di analisi, specie per l'aggregazione dei dati riferiti ai consumi di elettricità e combustibili fossili nelle categorie/settori di attività di cui le Linee Guida richiedono il consumo energetico finale. Alla stessa data è stato organizzato il sistema strutturato di archiviazione dei dati che riguardano i consumi dell'Ente, punto di partenza fondamentale per le politiche di risparmio energetico che l'Ente può attuare sul proprio patrimonio.

I dati del PUMS

Il PUMS si misura con un orizzonte temporale decennale (2025) entro il quale individua le azioni realizzabili nel breve-medio termine e quelle che troveranno attuazione entro l'orizzonte temporale del Piano, ovvero nel decennio.

La ricostruzione del quadro conoscitivo ha consentito di effettuare una lettura dello stato di fatto ("scenario zero") e l'individuazione delle criticità relative al sistema dei trasporti e della mobilità (rapporto domanda/offerta), degli impatti ambientali (emissioni di inquinanti in atmosfera e emissioni sonore) e sociali (incidentalità) generati dalle attività di trasporto nel comune di Prato e nella sua area vasta.

Al fine di quantificare e caratterizzare la domanda di mobilità è inoltre stata condotta, a cura del Comune di Prato, una campagna di indagini ad hoc.

Analisi Comparata

Dall'analisi svolta si condivide la presenza di dati non condivisi dai due piani.

Si ritiene utile proporre un arricchimento del PAES con alcuni dati e parametri derivanti dal Quadro conoscitivo del PUMS e riguardanti la popolazione, nello specifico:

- distribuzione della popolazione per zone censuarie;
- distribuzione della popolazione per nazionalità;
- distribuzione della popolazione per età;
- densità abitativa;
- popolazione straniera residente;

- popolazione scolastica.

3.4 Armonizzazione degli anni di monitoraggio e delle procedure di monitoraggio e aggiornamento delle azioni

Il Comune di Prato ha un PUMS approvato in Consiglio Comunale nel 2017 ed un PAES del 2016 in cui ultimo monitoraggio risale al 2018. È stata concordata la prossima scadenza congiunta di monitoraggio dei piani, stabilita al 31/12/2019. In questo contesto di sostanziale armonizzazione degli strumenti pianificatori, contestuale alla probabile evoluzione del PAES in PAESC, è essenziale sfruttare sinergie ed economia di scala portate dall'allineamento costante delle scadenze di monitoraggio.

Pare particolarmente utile fare riferimento alle scadenze previste dall'Ufficio del Patto dei Sindaci, che richiede un monitoraggio del PAES/PAESC ogni 2 anni e la predisposizione di un Inventario di Monitoraggio delle Emissioni almeno ogni 4 anni. Parallelamente, ai sensi del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017 il PUMS - predisposto su un orizzonte temporale decennale - è aggiornato con cadenza almeno quinquennale. Tuttavia i soggetti destinatari delle linee guida sono chiamati a predisporre un monitoraggio biennale volto ad individuare eventuali scostamenti rispetto agli obiettivi previsti e le relative misure correttive, al fine di sottoporre il piano a costante verifica. L'allineamento dei periodi e delle scadenze di monitoraggio appare pertanto un'opzione praticabile e in linea con le prescrizioni.

La seguente dicitura è riportata all'interno della revisione del PAES e del PUMS: 'L'Amministrazione prenderà le misure necessarie a fare in modo che i periodi di monitoraggio e le relative scadenze del presente piano coincidano con quelli definiti per il PUMS/PAES. In caso di deroghe e proroghe rispetto alle scadenze concordate con l'Ufficio del Patto dei Sindaci per il monitoraggio del PAES, gli stessi slittamenti verranno applicati per il monitoraggio del PUMS, concordando le operazioni, se del caso, con le competenti strutture ministeriali.'

3.5 Armonizzazione delle azioni

Analisi comparata delle linee strategiche

Le strategie del PAES

Il Comune di Prato ha aderito al Patto dei Sindaci nell'aprile del 2014, condividendo con la Commissione Europea l'impegno di raggiungere la riduzione di almeno il 20% delle emissioni di CO2 al 2020.

Il PAES si è caratterizzato per il metodo scelto ai fini dell'individuazione delle azioni: ascolto dei soggetti che operano sul territorio, interazione con essi sul piano della consapevolezza che molte iniziative possono essere tradotte e misurate secondo le emissioni relative; spazio a tutte le Azioni, scelte per i loro contenuti, anche se non particolarmente significative per il loro peso in termini di emissioni, individuazione di azioni che possono essere di stimolo per il territorio al fine di intraprendere nuove iniziative finalizzate ad un uso efficiente e razionale dell'energia. Il risultato si caratterizza quindi anche per il livello di condivisione che il PAES ha trovato con gli attori del territorio e con gli stessi settori dell'Amministrazione.

Con il PAES, Prato dichiara di accingersi al rinnovo delle strategie di gestione del suo territorio, attraverso una serie di strumenti pianificatori e programmatici di natura concettuale, normativa e tecnica, articolati in vari ambiti: dalla pianificazione territoriale agli strumenti inerenti le materie ambientali, fin ai settori logistico-infrastrutturali. Tra questi il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, che assieme al PAES e al Piano Operativa costituiscono le fondamenta della pianificazione integrata che vede impegnati alcuni settori chiave dell'Amministrazione Pubblica (Urbanistica, Mobilità e Energia), con obiettivi comuni di sostenibilità urbana.

Il PAES dichiara la volontà dell'Amministrazione di favorire una migliore integrazione delle politiche ambientali del territorio pratese tenendo conto dei potenziali effetti derivanti dalla pianificazione futura, tra questi il PUMS.

Il PAES dichiara che una città "a misura di cittadino" debba promuovere uno sviluppo che ha come paradigmi la riduzione drastica delle emissioni di gas serra tramite l'ottimizzazione delle emissioni industriali, la limitazione del traffico privato, la riqualificazione dell'edilizia così da abbattere l'impatto del riscaldamento e della climatizzazione; la promozione, protezione e gestione del verde urbano; lo sviluppo urbanistico basato sul "risparmio di suolo", la bonifica delle aree dismesse. Tutti temi centrali per i Piani citati.

Dichiara inoltre che solo garantendo uno sviluppo economico compatibile con l'equità sociale e gli ecosistemi, operante in regime di equilibrio ambientale, si promuove una sostenibilità urbana duratura.

Come siano intimamente legati gli strumenti pianificatori e programmatici citati, lo si può leggere sintetizzando alcuni "obiettivi guida" presenti in tali strumenti:

- Riqualificare funzionalmente ed energeticamente il patrimonio edilizio; recuperare le aree dismesse e recuperare i materiali provenienti dalle demolizioni, ridurre attraverso la razionalizzazione delle funzioni che accompagnano la rigenerazione urbana la necessità di movimento di persone e di merci, riducendo così il livello delle emissioni di gas climalteranti (dal PAES verso il PO e il PUMS),
- Spostarsi meno ma soprattutto riconquistando la libertà di movimento volontario; a tal fine, cercare coerenza e coordinamento tra tutte le politiche pubbliche, dalla pianificazione abitativa a quella urbanistica, dalle questioni climatiche a quelle dei luoghi di lavoro, e dalla pianificazione a lungo termine del trasporto pubblico (dal PUMS verso il PO ed il PAES).

Le strategie del PUMS

Il primo elemento è costituito dal chiaro impegno del PUMS rispetto al criterio di sostenibilità. La dimensione SOSTENIBILE del Piano Urbano della Mobilità è perseguita attraverso l'individuazione di obiettivi al fine di ottenere un modello della mobilità sostenibile in termini ambientali, sociali ed economici senza dimenticare la sostenibilità interna al settore mobilità.

Ognuna delle dimensioni di sostenibilità è rappresentata da un set di obiettivi generali e specifici: Mobilità Sostenibile – soddisfare le diverse esigenze di mobilità dei residenti, delle imprese e degli utenti della città;

Equità sostenibile, sicurezza e inclusione sociale – Garantire adeguate condizioni di salute, sicurezza, accessibilità e informazione per tutti;

Qualità ambientale – promuovere e migliorare la sostenibilità ambientale

Innovazione ed efficienza economica – valorizzare le opportunità di innovazione, perseguire la sostenibilità e le priorità di spesa in ottica di equilibrio con il quadro di risorse finanziarie limitate.

Si dichiara nel PUMS che gli obiettivi tengono conto dei vincoli e delle indicazioni contenuti negli strumenti di pianificazione-programmazione definiti alle scale locale e regionale-nazionale. Un riferimento particolare ai valori obiettivo (target) fissati dal PAES.

L'insieme degli obiettivi ha permesso di orientare le scelte del PUMS sulla base di 10 strategie prioritarie, che hanno guidato la costruzione degli scenari di Piano e pertanto la selezione di politiche e misure coerenti con gli obiettivi stessi:

1. Dimensione territoriale
2. Dimensione temporale
3. Integrazione tra le politiche di mobilità, territoriali e ambientali (PAES)
4. Qualità dello spazio pubblico (città accessibile a tutti, città a rischio zero, qualità alle infrastrutture viarie)
5. Favorire l'uso dei modi di trasporto a minor impatto ambientale (tema della ciclabilità, offerta dei servizi di trasporto, riqualificazione dei nodi di stazione)
6. Ridurre la dipendenza dell'uso dell'auto negli spostamenti di breve distanza
7. Ricerca di condizioni di efficacia per il trasporto merci
8. La leva tariffaria come strumento per far percepire il reale costo dei trasporti
9. L'impiego di tecnologie (ITS) applicate al sistema della mobilità passeggeri e merci
10. La promozione della mobilità elettrica

La necessità di delineare uno scenario evolutivo per la città di Prato muove, come si è detto nel precedente capitolo, dalla necessità di riconoscere una visione condivisa delle politiche per il settore della mobilità nel prossimo decennio. Settore strategico proprio perché richiede ad un tempo di garantire livelli di accessibilità al territorio e di prendere in carico le sfide legate alla sostenibilità ambientale, economica e sociale delle attività di trasporto. Il criterio guida del PUMS è basato sul concetto di sostenibilità, da raggiungere attraverso la messa in atto di misure, specifici strumenti e azioni coerenti con le scelte di fondo del PUMS (strategia 4, 5, 6, 7).

Analisi

Sono stati analizzati i Piani nell'aspetto delle linee strategiche e degli obiettivi prefissati.

I Piani risultano coerenti tra loro nelle scelte di fondo e nelle strategie perseguite. Entrambi promuovono uno sviluppo che ha come paradigmi la riduzione drastica delle emissioni di gas mediante una costruzione delle politiche pubbliche partecipata, condivisa e impegnata al rispetto del criterio di sostenibilità ambientale, sociale, economica e della mobilità.

Il PAES stesso afferma che "solo garantendo uno sviluppo economico compatibile con l'equità sociale e gli ecosistemi, operante in regime di equilibrio ambientale, si promuove una sostenibilità urbana duratura".

Il PAES dichiara la volontà dell'Amministrazione al favorire una migliore integrazione delle politiche ambientali del territorio pratese tenendo conto dei potenziali effetti derivanti dalla pianificazione futura, tra questi il PUMS.

Il PUMS dichiara che gli obiettivi tengono conto dei vincoli e delle indicazioni contenuti negli strumenti di pianificazione-programmazione definiti alle scale locale e regionale-nazionale. Un riferimento particolare ai valori obiettivo (target) fissati dal PAES.

Non è quindi considerato necessario operare revisioni sulla parte generale/strategica del PAES e del PUMS.

Analisi critica e comparata delle azioni

Attraverso l'analisi critica e comparata delle azioni si è voluto determinare il grado di allineamento delle azioni stesse, contenute negli strumenti pianificatori vigenti per il Comune di Prato e che abbiano come tema la mobilità cittadina.

Le azioni del PAES

La fase di ascolto è stata affrontata con lo strumento di una Scheda Tipo, in cui le Azioni sono state classificate per obiettivo, per potenziali di risparmio energetico e di riduzione delle emissioni, e

sinteticamente descritte nei loro contenuti. Le Azioni sono divise secondo intervalli temporali, che ne indicano lo stato di attuazione.

Le Azioni sono inoltre divise per macro-aree:

Risparmio Energetico, tutte le Azioni che comportano una riduzione del fabbisogno di energia primaria attraverso processi di efficientamento e di razionalizzazione degli utilizzi dell'energia;

Produzione da FER, tutte le Azioni che sostituiscono l'uso di energia fossile con energia rinnovabile prodotta con il sole, il vento, l'energia idraulica, le risorse geotermiche, le biomasse;

Altri interventi di riduzione, tutte quelle Azioni che contribuiscono indirettamente alla diminuzione delle emissioni, sia per il loro contenuto culturale (progetti di disseminazione del risparmio e della diffusione delle energie rinnovabili, progetti di sensibilizzazione sui temi ambientali e sui cambiamenti climatici), sia perché evitano trasformazione e movimentazione di materia, e sostituiscono beni di consumo la cui produzione costa in termini di CO₂ con beni low carbon (ad esempio, la riduzione dei rifiuti o il consumo di cibi a kmZero);

Città Smart, tutte quelle Azioni innovative che contribuiscono alla sistematizzazione delle informazioni ed alla loro circolazione, così "da mettere in relazione le infrastrutture materiali della città con il capitale umano, intellettuale e sociale di chi le abita" grazie all'impiego diffuso delle nuove tecnologie della comunicazione;

Regolamenti e piani, tutti quegli atti di governo del territorio che normano le trasformazioni del territorio coerentemente alla visione di una città che si impegna a diminuire le sue emissioni;

Progetti Speciali, tutti quei progetti che assumono un ruolo emblematico in luoghi speciali della città, e si propongono a modello di altri progetti con contenuti analoghi, replicabili e implementabili;

Mobilità, tutti i progetti che riguardano spostamenti di persone e di merci misurati in termini qualitativi e quantitativi.

Le Azioni sono sempre da considerarsi come la combinazione di tre componenti:

Il contenuto ambientale – misurabile come valore assoluto della CO₂ non emessa;

Il contenuto economico – il rapporto € investiti su CO₂ non emessa;

Il contenuto culturale – Il rapporto fra le Azioni e il coinvolgimento dei cittadini, riconoscendo all'informazione ed alla disseminazione culturale un valore sia in previsione della promozione delle Azioni previste nel PAES, sia per quelle Azioni che spontaneamente scaturiranno dall'iniziativa dei Cittadini.

Le azioni del PUMS

La formulazione dell'alternativa di Piano, è costruita come insieme di misure coerenti tra loro e con le strategie e gli obiettivi del PUMS stesso.

L'individuazione dell'alternativa di piano richiede in prima istanza di riconoscere lo Scenario di Riferimento (in seguito anche "SR"), definito quale insieme di interventi (infrastrutturali e non) che hanno completato l'iter progettuale e procedurale di approvazione, che godono delle necessarie risorse finanziarie per la realizzazione e che troverebbero realizzazione anche in assenza del PUMS 2025.

A fronte, quindi, della definizione dello Scenario di Riferimento viene individuato lo Scenario di Piano, definito come insieme di misure coerenti in grado di rispondere agli obiettivi e alle strategie condivise in ambito locale.

Le azioni sono raccolte all'interno dei singoli temi e a loro volta all'interno delle specifiche scelte di piano:

- dimensione territoriale: Mobilità pubblica, viabilità;

- qualità dello spazio pubblico come fattore per orientare le politiche di mobilità: accessibilità e sicurezza (visione rischio zero), qualità delle infrastrutture viarie assi e nodi della viabilità;
- favorire l'uso dei modi di trasporto a minor impatto ambientale: ciclabilità, trasporto pubblico, veicoli a basse-zero emissioni (e-mobility);
- ridurre la dipendenza dell'uso dell'auto negli spostamenti di breve distanza: mobilità condivisa, mobility management, sosta, tecnologia;
- ricercare condizioni di efficacia per il trasporto merci: logistica.

Analisi

Ai fini dell'analisi comparativa, è possibile raggruppare in macro categorie le azioni relative alla mobilità presenti nei due documenti di pianificazione.

- Rete viaria
- TPL
- Ciclabilità
- Politiche di gestione della domanda di mobilità (car pooling, car sharing, mobility management, veicoli a basse-zero emissioni)
- Moderazione del traffico (ztl, zone 30)
- Sosta
- Logistica
- Tecnologia

L'armonizzazione delle azioni sulla mobilità presenti in tutti i documenti di pianificazione considerati risulta essere coerente negli obiettivi di riduzione delle emissioni e di condivisione di una cultura diffusa che sostenga una mobilità sostenibile. La criticità nella comparazione delle azioni tra i due piani riguarda l'arco temporale per la realizzazione delle azioni, non ci sono molte correlazioni poiché lo scenario futuro del PAES si ferma al 2020. Il PUMS ha come scenario di riferimento il 2016 e che prende atto delle azioni decise e lo scenario di progetto a medio termine al 2022 e lungo termine 2030. Tuttavia, esiste nel PAES un'azione che riguarda la redazione del PUMS stesso, tale azione all'epoca della redazione aveva l'intenzione di raccogliere tutte le azioni che sarebbero state individuate all'interno del PUMS. Tale azione dovrebbe raccogliere, ai fini dell'armonizzazione, lo scenario di riferimento. Lo scenario di progetto con le azioni a breve e medio termine potrebbe generare invece nuove azioni per il PAES, anche nell'ottica di una sua evoluzione in PAESC.

Trasporto Pubblico Locale (TPL)

Sul fronte del trasporto pubblico locale lo scenario PUMS propone interventi di particolare rilevanza per l'offerta di trasporto volti ad integrare la dimensione urbana con quella extraurbana dei servizi e delle reti della mobilità:

Il PAES non affronta il tema del TPL, tuttavia nell'azione **12.01 redazione del PUMS**, intendeva voler recepire quanto programmato dallo stesso PUMS una volta redatto.

Ciclabilità

Il PUMS assegna un ruolo di rilievo alla ciclabilità, nel soddisfare la domanda di mobilità in ambito urbano. Prevede pertanto uno sviluppo della rete ciclabile e una riorganizzazione dei servizi alla mobilità ciclabile.

Il PAES con l'azione **12.02 INCREMENTO RETE PISTE CICLABILI**, prevede l'incremento della rete ciclabile esistente, con il completamento su tutto il territorio urbano, favorendo l'interconnessione di itinerari già presenti all'epoca di redazione del PAES. Tuttavia non menziona interventi di realizzazione di infrastrutture puntuali a servizio della mobilità ciclabile.

Come ad esempio prevede il PUMS: la realizzazione di una velostazione nei pressi della stazione di Prato Centrale nell'ambito della riorganizzazione dell'hub integrato della mobilità pubblica e privata, un parcheggio per biciclette attrezzato e sicuro alla stazione di Prato Borgonuovo, l'installazione di rastrelliere presso i poli attrattori della mobilità urbana.

Politiche di gestione della domanda di mobilità:

Mobilità elettrica

Le azioni promosse dal PUMS per favorire la diffusione dell'uso dei veicoli elettrici negli spostamenti in ambito urbano attengono ad aspetti di promozione nel periodo breve e medio.

Sono previsti interventi per lo sviluppo della mobilità elettrica, quali agevolazioni in termini di accesso all'area urbana e messe a disposizione delle infrastrutture di ricarica pubbliche.

Sono inoltre previste le realizzazioni di colonnine di ricarica ad uso pubblico e l'incentivazione alla diffusione di punti di ricarica privati.

Anche il PAES con l'azione **07.14 MOBILITA' ELETTRICA E GENERAZIONE DISTRIBUITA** prevede di incentivare lo sviluppo della mobilità elettrica mediante la predisposizione di una rete di punti di ricarica e l'agevolazione di iniziative imprenditoriali di condivisione di mezzi elettrici.

I piani sono allineati nelle strategie e nelle azioni.

Car sharing

Il PUMS per quanto attiene al car sharing, ritiene necessario realizzare le condizioni per favorirne lo sviluppo, allontanandosi da soluzioni che vedano la mano della stessa amministrazione nell'operarne direttamente la gestione. Ne promuove pertanto la diffusione dei servizi ad esso collegati, come il sostegno alle forme di sperimentazione di car sharing peer-to-peer, allo sviluppo delle tecnologie per l'integrazione nei diversi sistemi, alle misure di mobility management aziendale. Propone lo sviluppo di servizi di car sharing legati alla mobilità elettrica

Anche il PAES con le azioni **07.14 MOBILITÀ ELETTRICA E GENERAZIONE DISTRIBUITA** e **12.05 CAR SHARING DI INIZIATIVA PRIVATA**, prevede l'adozione di politiche agevolative per iniziative imprenditoriali su servizi di car-sharing che privilegino l'uso di auto elettriche (e-car) in condivisione e l'esonero del Gestore del servizio di Car sharing dal pagamento della tassa per l'occupazione di spazi e aree pubbliche.

I piani sono allineati nelle strategie e nelle azioni.

Mobility Management

Nel PUMS particolare rilevanza è data alla nomina del mobility manager di area, presso il servizio Mobilità e Infrastrutture del Comune di Prato. Al mobility manager di area competono le funzioni di coordinamento, promozione e formazione dei mobility manager aziendali, nonché le attività volte ad individuare fonti di finanziamento, la promozione di accordi tra i soggetti pubblici-privati per l'implementazione delle azioni dei mobility manager aziendali e di quelli di più recente istituzione come i mobility manager scolastici.

Per quanto riguarda la collaborazione con i mobility manager scolastici è da rilevare la presenza del PAES di due azioni dedicate ai percorsi casa-scuola-casa di bambini e ragazzi. Le azioni **10.03 BAMBINI A SCUOLA A PIEDI – PROGETTO “PEDIBUS”** e **10.04 RAGAZZI A SCUOLA A PIEDI – PROGETTO “RAGAZZI IN GAMBA”**, descrivono i progetti realizzati tra gli anni scolastici 2011/2012 e 2014/2015, da alcuni istituti scolastici.

E' da tenere in considerazione il Progetto DeMos, nell'ambito del programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro, successivo alla redazione di entrambi i piani.

Il progetto interviene sulla mobilità sistematica per motivi di studio promuovendo l'utilizzo di modalità di trasporto a ridotto impatto (in particolare mobilità pedonale, ciclistica e con il trasporto pubblico) per gli spostamenti quotidiani casa-scuola, che si svolgono nel territorio del Comune di Prato, e aumentando la sicurezza stradale di coloro che fanno ricorso alla mobilità attiva. Il progetto intende sperimentare una serie di azioni e servizi integrati che possano estendersi il più possibile e in modo graduale a quote importanti di alunni e studenti di ogni ordine e grado. Alla base del progetto c'è la forte integrazione del tema della mobilità sostenibile all'interno dei processi partecipativi già avviati da tempo (e che hanno trovato la massima espressione durante la redazione del PUMS appena adottato) e della didattica inclusiva quale elemento singolare e innovativo del mondo scolastico pratese. Le azioni programmate per la realizzazione del progetto sono:

- Messa in sicurezza degli accessi alle scuole su 9 edifici scolastici
- Corsi di formazione per i mobility manager scolastici, rivolti alle scuole dotate di MM, oggi 20
- Uscite didattiche per le scuole primarie e secondarie di I° e II° grado
- Iniziative di promozione della sicurezza stradale nelle scuole di ogni ordine e grado
- Iniziativa ludico-ricreativa per le scuole primarie Traffic Snake Game su almeno 20 scuole primarie
- Iniziative di promozione, sensibilizzazione e divulgazione della mobilità sostenibile
- Piedibus e Bicibus e progettazione partecipata dei percorsi
- Progetto special-bike trial per le scuole primarie e dell'infanzia
- Interventi infrastrutturali, quali: a) la realizzazione di 6 velostazioni (costituite da ciclopoggi protetti) in prossimità degli ingressi degli edifici scolastici; b) la realizzazione di 1 area Kiss&Go; c) realizzazione e riqualificazione di percorsi ciclopedonali nei pressi dei poli scolastici coinvolti.

Accessibilità e sicurezza

L'ambito di accessibilità e sicurezza è articolato all'interno della qualità dello spazio pubblico come fattore per orientare le politiche di mobilità. Nell'affrontare il tema della costruzione della mobilità sicura e sostenibile il PUMS adotta l'approccio della Visione Zero Rischi, attraverso azioni di revisione della classifica funzionale della rete stradale, delimitando aree pedonali e regolamentandole, promuovendo interventi a favore della sicurezza stradale, e prevedendo la messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali e ciclabili.

Il PAES non prevede azioni di moderazione del traffico, né azioni a favore della sicurezza stradale come la messa in sicurezza dei percorsi di accesso alle scuole.

Sosta

Le politiche sulla sosta rivestono un ruolo essenziale nella costruzione delle strategie del PUMS per la loro capacità di orientare la scelta dei modi di trasporto nonché come strumento di regolazione e controllo dell'uso dello spazio pubblico. Le leve che il PUMS mette in campo per governare la sosta dei veicoli fanno quindi riferimento all'individuazione del corretto mix di dotazione-regolazione e tariffazione degli spazi di sosta.

Il PAES non affronta la tematica della sosta.

Logistica

Per quanto attiene la logistica, il PUMS prevede la ridefinizione delle regole di accesso alle aree soggette a limitazione degli accessi nell'area urbana di Prato, al fine della riduzione dei flussi veicolari e la riduzione degli impatti (ambientali e sociali). A tal fine il PUMS promuove inoltre a fronte dell'utilizzo da parte degli operatori di veicoli a basso o nullo impatto, la disposizione di condizioni di agevolazione degli accessi.

Il PUMS prevede inoltre la necessità di sviluppare un monitoraggio dei flussi merci e della gestione delle piazzole di carico e scarico al fine di acquisire le informazioni necessarie a sviluppare gradualmente una più efficace gestione dello spazio destinato alla sosta dei veicoli commerciali. Vengono individuati gli spazi dove l'Amministrazione ha già avviato progetti di riqualificazione urbana e dello spazio pubblico, quali luoghi per avviare il sistema di monitoraggio.

Il PUMS promuove l'introduzione e lo sviluppo della ciclo logistica mediante azioni che ne agevolano l'applicazione: introduzione di vincoli più restrittivi, realizzazione di spazi di sosta per le cargo bici, realizzazione di nodi intermodali, politiche mirate alla sensibilizzazione dell'utente finale. Si tratta di azioni a basso costo e che trovano anche nell'ambito della imprenditoria giovanile particolare attenzione, come testimoniato dallo stesso progetto YPM.

Il PUMS prevede la possibilità di inserire una piattaforma di distribuzione urbana (progetto a lungo termine)

Infine l'individuazione del perimetro LEZ e il suo monitoraggio e controllo.

Il PAES non prevede azioni relative alla logistica.

Tecnologia

Il PUMS affronta il tema della gestione della domanda di mobilità ponendo particolare attenzione allo sviluppo di una Centrale di governo della mobilità a cui affidare le funzioni di:

- controllo e monitoraggio dei flussi di traffico;
- utilizzo ottimale delle aree di sosta in struttura e non (gestione e instradamento della sosta, cfr. più sopra);
- sviluppo e diffusione della mobilità e dei servizi legati alla ciclabilità;
- sviluppo di sistemi a favore della mobilità elettrica (ricarica pubblica);
- sviluppo dei sistemi di sharing mobility (car sharing);
- linee di indirizzo monitoraggio della sicurezza stradale.

La centrale della mobilità rappresenta lo strumento in grado di integrare le diverse azioni del Piano: dalla diffusione di azioni a favore della mobilità ciclopedonale a quelle di monitoraggio della sicurezza stradale a cui il piano dedica particolare attenzione, ed ancora da azioni di controllo e monitoraggio dei flussi veicolari sulla rete viaria alla gestione ottimizzata delle infrastrutture dedicate alla sosta.

Il PAES non prevede azioni in tale ambito.

Possibili azioni per l'armonizzazione

Aggiornamento del PAES

Il PAES nell'azione 12.01 redazione del PUMS, intendeva voler recepire quanto programmato dallo stesso PUMS una volta redatto, nello specifico le singole azioni del PUMS relative allo scenario di riferimento e le azioni dello scenario di Piano con scadenza temporale a breve e a medio termine, qualora non previste nel PAES, in tal modo il PAES si accredita gli impatti del PUMS che fanno capo ai seguenti assi principali di intervento:

- dimensione territoriale: Mobilità pubblica, viabilità;
- qualità dello spazio pubblico come fattore per orientare le politiche di mobilità: accessibilità e sicurezza (visione rischio zero), qualità delle infrastrutture viarie assi e nodi della viabilità;
- favorire l'uso dei modi di trasporto a minor impatto ambientale: ciclabilità, trasporto pubblico, veicoli a basse-zero emissioni (e-mobility);
- ridurre la dipendenza dell'uso dell'auto negli spostamenti di breve distanza: mobilità condivisa, mobility management, sosta, tecnologia;
- ricercare condizioni di efficacia per il trasporto merci: logistica.

Pertanto eventuali azioni (nuove o esistenti) che esulano dai seguenti assi o che li trattano in maniera difforme sono oggetto di attenzione nell'immediato della nostra analisi, in seguito di attente revisioni dei due piani a garanzia del mantenimento dell'allineamento ottenuto.

In particolare, il progetto DeMos, approvato ed oggetto di finanziamenti posteriori rispetto a PAES e PUMS, comporta una serie di azioni rilevanti per tema ed impatti, da integrare nell'aggiornamento della pianificazione esistente.

Progetto DeMoS

Il progetto interviene sulla mobilità sistemica per motivi di studio promuovendo l'utilizzo di modalità di trasporto a ridotto impatto (in particolare mobilità pedonale, ciclistica e con il trasporto pubblico) per gli spostamenti quotidiani casa-scuola, che si svolgono nel territorio del Comune di Prato, e aumentando la sicurezza stradale di coloro che fanno ricorso alla mobilità attiva. Il progetto intende sperimentare una serie di azioni e servizi integrati che possano estendersi il più possibile e in modo graduale a quote importanti di alunni e studenti di ogni ordine e grado. Alla base del progetto c'è la forte integrazione del tema della mobilità sostenibile all'interno dei processi partecipativi già avviati da tempo (e che hanno trovato la massima espressione durante la redazione del PUMS appena adottato) e della didattica inclusiva quale elemento singolare e innovativo del mondo scolastico pratese. Le azioni programmate per la realizzazione del progetto sono:

- Messa in sicurezza degli accessi alle scuole su 9 edifici scolastici

- Corsi di formazione per i mobility manager scolastici, rivolti alle scuole dotate di MM, oggi 20
- Uscite didattiche per le scuole primarie e secondarie di I° e II° grado
- Iniziative di promozione della sicurezza stradale nelle scuole di ogni ordine e grado
- Iniziativa ludico-ricreativa per le scuole primarie Traffic Snake Game su almeno 20 scuole primarie
- Iniziative di promozione, sensibilizzazione e divulgazione della mobilità sostenibile
- Piedibus e Bicibus e progettazione partecipata dei percorsi
- Progetto special-bike trial per le scuole primarie e dell'infanzia
- Interventi infrastrutturali, quali: a) la realizzazione di 6 velostazioni (costituite da ciclopoteggi protetti) in prossimità degli ingressi degli edifici scolastici; b) la realizzazione di 1 area Kiss&Go; c) realizzazione e riqualificazione di percorsi ciclopodali nei pressi dei poli scolastici coinvolti.

Aggiornamento del PUMS

Nel PUMS è stata inserita l'azione relativa al progetto DeMoS.

3.7 Approvazione formale dei piani, aggiornamento e continuazione del processo di armonizzazione

Il Comune di Prato recepisce la risultanze del processo di armonizzazione con Determina del Direttore del Servizio Mobilità e Infrastrutture n. 4348 di data 28/12/2018, successivamente confermata dalla dichiarazione ufficiale dell'Assessore all'Ambiente e Mobilità.

A conclusione del processo di armonizzazione è stata consegnata al Comune di Prato la seguente documentazione:

- Tabella analisi comparativa delle basi di dati utilizzate da PAES e PUMS;
- Tabella analisi comparativa delle azioni contenute in PAES e PUMS;
- PAES rivisto ed aggiornato;
- PUMS rivisto ed aggiornato;
- La presente relazione di armonizzazione, completa in tutte le sue parti.

Il Comune di Prato, preso atto del processo di armonizzazione condotto secondo la metodologia promossa dal progetto SIMPLA ed attuato dalla squadra di armonizzazione nominata dal Comune stesso con il sostegno dei coach di Area Science Park, si impegna a dare seguito ai risultati raggiunti e ad intraprendere i passi necessari per aggiornare e sviluppare il proprio PAES e il proprio PUMS in modo tale che siano armonizzati tra loro e con i principali strumenti normativi e pianificatori di riferimento. Le procedure interne per la gestione dei piani faranno in modo che essi, così allineati, proseguano nella loro attuazione mantenendo l'allineamento e l'armonizzazione ottenuta. L'Amministrazione prenderà a riferimento, tra gli altri strumenti disponibili, il questionario di autovalutazione predisposto dal progetto SIMPLA per l'aggiornamento e il proseguimento del processo di armonizzazione.